



*Photogr. van der Weyde, London 1897.*

*Fridtjof Nansen*

FRIDTJOF NANSEN

DIE NORWEGISCHE POLAREXPEDITION

# IN NACHT UND EIS

1893 – 1896

HERAUSGEGEBEN UND MIT EINEM VORWORT  
VERSEHEN VON DETLEF BRENECKE

MIT 20 ABBILDUNGEN UND 2 KARTEN



EDITION ERDMANN



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im  
Internet über  
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Es ist nicht gestattet, Abbildungen und Texte dieses Buches zu scannen, in  
PCs oder auf CDs zu speichern oder mit Computern zu verändern oder  
einzeln oder zusammen mit anderen Bildvorlagen zu manipulieren, es sei  
denn mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Alle Rechte vorbehalten

© 2011 by Edition Erdmann in der marixverlag GmbH, Wiesbaden  
Der Text wurde behutsam revidiert nach der Edition Erdmann Ausgabe,  
Stuttgart

Lektorat: Dietmar Urmes, Bottrop

Covergestaltung: Nicole Ehlers, marixverlag GmbH, nach der Gestaltung  
von Nele Schütz Design, München

Bildnachweis: akg-images GmbH, Berlin

Satz und Bearbeitung: Medienservice Feiß, Burgwitz  
Gesetzt in der Adobe Garamond

Gesamtherstellung: GGP Media GmbH, Pößneck  
Printed in Germany

ISBN: 978-3-86539-825-3

[www.marixverlag.de/Edition\\_Erdmann](http://www.marixverlag.de/Edition_Erdmann)  
[www.marixverlag.de](http://www.marixverlag.de)

# INHALT

Vorwort des Herausgebers . . . . .	7
------------------------------------	---

## IN NACHT UND EIS

Die Abreise . . . . .	21
Die Winternacht . . . . .	33
Frühjahr und Sommer 1894 . . . . .	47
Der zweite Herbst im Eis . . . . .	63
Der Aufbruch . . . . .	77
Abschied von der »Fram« . . . . .	99
Ein harter Kampf . . . . .	113
Mit Schlitten und Kajak . . . . .	151
Endlich Land! . . . . .	195
Neujahr 1896 . . . . .	249
Heimwärts! . . . . .	263

## ANHANG

Editorische Notiz . . . . .	315
Weiterführende Literatur . . . . .	317

## VORWORT DES HERAUSGEBERS

»... wenn möglich bis zum Pol.«

Fridtjof Nansens Abenteuer in der Arktis

»Dr. Livingstone, I presume.« Als der aus England stammende Sensationsreporter Henry Morton Stanley am 10. November 1871 nicht weit vom Tanganjikasee entfernt mit unnachahmlich-britischem Understatement auf David Livingstone zutrat, erfüllte sich seine Mission. Hatte er doch zwei Jahre zuvor vom Chef des *New York Herald*, James Gordon Bennett jun., die Weisung erhalten, den im Busch verschollenen Afrika-Pionier aufzuspüren.

Die Berichte über das Ereignis, die Stanley zunächst nach New York kablete und 1872 in seinem Buch *Wie ich Livingstone fand* zusammenfasste, machten den *Herald* zum auflagenstärksten Blatt der USA, weshalb sich Bennett vornahm, solchen Coup dereinst zu wiederholen.

Die Gelegenheit bot sich 1879, als der Schwede Adolf Erik Nordenskiöld bei seiner Erschließung eines Seewegs, der von Europa ostwärts durch arktische Gewässer nach China sowie Japan führen sollte, mittlerweile dreißig Monate auf der »Vega« ausgeblieben war, ohne dass jemand eine Nachricht von ihm erhalten hatte. Da schickte Bennett die »Jeannette« unter Kapitän George Washington De Long von San Francisco zur Beringstraße hinauf, um Nordenskiöld zu

suchen. Nachdem De Long jedoch ermitteln konnte, dass die »Vega« die Meerenge vor Kurzem erst wohlbehalten hinter sich gelassen hatte und längst auf der Heimreise war, behielt er seinen Kurs bei, um nunmehr den Pol anzusteuern. Auf diesem Unternehmen freilich wurde das Schiff am 12. Juni 1881 nördlich der Neusibirischen Inseln vom anpressenden Eis zersplittert, sodass es versank. Und obwohl sich drei Viertel der Besatzung mit Schlitten und Ruderbooten zum Lena-Delta durchschlagen konnten, glückte es nur wenigen aus dieser Schar, auf versprengte Nomaden zu stoßen und gerettet zu werden. Die meisten – zuletzt auch De Long und der Korrespondent des *New York Herald* Collins – kamen um im kimmungslosen Nowhere Land und entschwandten zu den anderen vergessenen Statisten der Erkundung unserer Erde.

Das Publikum zog es vor, sich an die Sieger zu halten, die lebenden Helden zumal.

Deshalb hatten das Jubeln und Zylinderschwenken bei der Ankunft des Bezwingers der Nordostpassage Nordenskiöld in Stockholm – eine der farbigsten Schilderungen des Einlaufens der »Vega« verfasste hernach der Asienforscher Sven Hedin – die Erinnerung an den Untergang der »Jeannette« überlagert und nahezu ausgelöscht ... bis 1884 zur Verblüffung der Laien und der Wissenschaft einige Wrackteile des Dampfers am Südwestufer Grönlands angespült wurden und das alte Thema »Jeannette« aufs Neue die Gemüter bewegte: Auf welche Weise hatten die Trümmer die Arktis durchwandert? Und auf welcher Route? Waren sie etwa vom Packeis über den Scheitel des Erdballs befördert worden? Und hatten sie demnach jenen Punkt gekreuzt, der eines der großen Sehnsuchtsziele der Menschheit darstellte?

Während alle Welt über diesen Fragen grübelte, gab ein Mann in Norwegen kurz und knapp die Antwort und wandel-

te sie sogleich in eine Absichtserklärung um, in ein Vorhaben – in den Masterplan zur Eroberung des Nordpols.



Fridtjof Nansen kam am 10. Oktober 1861 auf dem Gut Store Frøen in Vestre Aker bei Kristiania zur Welt, dem heutigen Oslo. Sein Vater, der dort eine Anwaltskanzlei unterhielt, war fad und paragafentrocken; Zeitgenossen erinnerten sich an ihn als das »kleine magere Männchen«. Ganz anders die Mutter, eine geborene Baronesse: Von mächtiger Statur, verströmte sie Lebenskraft, war zupackend und gebot mit Witz und Temperament über ihren Hausstand.

Jeder, der den Werdegang Fridtjof Nansens durchleuchtet, kommt angesichts dieses ungleichen Paares zu dem Schluss, dass der Antagonismus im Wesen der Eltern den Sohn geprägt haben muss. Nüchternheit und Schwärmerei, Lebensfreude und Daseinsangst, Misanthropie und Altruismus, Freiluftstreben und Stubenhockerei – alles das findet sich in seiner Vita.

Der Knabe wuchs in einem Kreis von sechs Geschwistern auf und suchte doch die Einsamkeit. Manchmal blieb er seinen vier Wänden eine ganze Woche lang fern. »Irgendwelches Rüstzeug nahm ich auf meine Ausflüge nicht mit. Ich begnügte mich mit etwas Brot und briet mir Fische in der Glut. Ich liebte es, wie Robinson Crusoe dort oben in der Wildmark zu hausen.« Es war wie ein Survivaltraining. Doch wofür?

Er machte sein Abitur und glänzte in den naturkundlichen Fächern so sehr, dass er sich 1881 entschloss, Zoologie zu studieren – ein Fach, das ihm zudem die Möglichkeit bot, die Waldgänge, das Herumstrolchen und -streunen und das Sein-eigener-Herr-Sein mit einer Fortbildungsmaßnahme zu begründen.

## DIE ABREISE

*So fahre ich gen Norden in das finstre Reich hinein,  
wo keine Sonne scheint. Dort ist kein Tag.  
Volkslied aus Telemarken*

Es war am Johannistag 1893. Grau und traurig brach er herein; nun hieß es Abschied nehmen – unwiderrufflichen Abschied. Die Tür schloss sich hinter mir. Zum letzten Mal ging ich vom Haus durch den Garten nach dem Strand hinab, wo an der Bucht das kleine Motorboot der »Fram« wartete. Hinter mir lag alles, was ich im Leben lieb hatte. Was lag vor mir? Und wie viele Jahre mochten vergehen, ehe ich alles das wiedersah? Oben im Fenster saß Liv, mein Töchterchen, und klatschte in die Händchen. Glückliches Kind, du ahnst noch nicht, wie wunderbar verwickelt und wechselvoll das Leben ist!

Wie ein Pfeil schoss das Boot durch die Bucht von Lysaker hinaus auf die Fahrt, deren Einsatz das Leben war, wenn nicht mehr.

Endlich ist alles fertig. Der Augenblick ist gekommen, auf den jahrelange, angestrengte Arbeit unaufhaltsam gerichtet war, mit ihm das Gefühl, dass alles so vorbereitet ist, dass sich das Gehirn endlich ausruhen darf.

Dampf schnaubend liegt die »Fram« in der Bucht von Piviken und wartet auf das Signal, während die Barkasse, am Dyna-Leuchfeuer vorüber, summend herankommt und anlegt.



Das Deck ist voller Menschen, die uns Lebewohl sagen wollen; jetzt müssen sie von Bord. Dann lichtet die »Fram« den Anker; schwer und tief geladen setzt sie sich langsam in Bewegung. Die Kais sind voller Menschen, die Hüte und Taschentücher schwenken. Schweigsam und still wendet die »Fram« den Bug nach dem Fjord und steuert behutsam und sicher an Bygdøy und Dyna vorbei in das Unbekannte hinaus, umschwärmt von Booten, Jachten und Dampfern.

Nun ein letzter Gruß dem heimatlichen Hause dort auf der Landzunge. Vorn der glänzende Fjord, Tannen- und Fichtenwald ringsum, lachendes Wiesenland und lang gezogene, waldbedeckte Gipfel dahinter. Durchs Fernrohr sehe ich eine weiße Gestalt auf der Bank unterm Fichtenbaum ...

Das war der schwerste Augenblick der ganzen Fahrt.

Während der folgenden Tage kreuzten wir fortgesetzt nach Norden zwischen der Eiskante und dem Land. Das offene Wasser war anfangs breit, aber weiter nach Norden wurde es so schmal, dass wir manchmal die Küste sahen, wenn wir an der Eiskante wendeten.

In dieser Zeit kamen wir an vielen unbekanntten Inseln und Inselgruppen vorüber. Hier hätte man Zeit haben müssen, eine Karte der Küste aufzunehmen. Unser Ziel aber war weiter gesteckt und unsere kartografische Arbeit beschränkte sich auf mehr zufällige Messungen, wie sie Nordenskiöld vor uns gemacht hatte.

Am 25. August vermerkte ich in meinem Tagebuch, dass wir am Nachmittag sieben Inseln (später Scott-Hansen-Inseln benannt) sichteten, hohe, felsige Inseln mit steilen Abhängen, sogar mit kleinen Gletschern und Schneefeldern. Die Felsen zeigten deutliche Spuren der Erosion durch Eis und Schnee.

Am Morgen des 26. August fuhren wir an einer Inselgruppe vorüber, und zwischen den Klippen sah ich zwei andere, die ich nach dem berühmten englischen Admiral und Präsidenten

der Royal Geographical Society Clements-Markham-Inseln nannte. Dann Land oder Inseln weiter nach Norden, die Ringnes-Inseln, nach dem Mitglied des Expeditionskomitees so genannt; noch mehr waren in Nordosten zu sehen. Um 5 Uhr nachmittags wendeten wir vor zwei großen Inseln, zwischen denen wir Untiefen vermuteten. Die Inseln waren abgerundet wie die früheren, aber ziemlich hoch; ich nannte sie nach dem verdienten norwegischen Meteorologen Mohn-Inseln.

Ich glaube, dies zeigt genügend, von welcher Art diese Küste ist. Ihre Felseninseln kann man freilich nicht mit den norwegischen Schären vergleichen, sie sind aber schwerlich an anderen als gletscherbedeckten Küsten zu finden und sie bestärken mich in der Ansicht, dass auch an diesem Teil der Erde die Eiszeit geherrscht hat.

Nachdem wir eine Menge neuer Inseln und Holme passiert hatten, kamen wir am 29. August an der Taimyr-Insel entlang in offenes Fahrwasser und dampften bei stillem Wetter durch den Sund in nordöstlicher Richtung. Um 6 Uhr nachmittags sah ich von der Tonne aus vor uns festes Eis. Es hielt uns auf und erstreckte sich bis zu den Inseln draußen. Auf dem Eis lagen allerorten bärtige Seehunde (*Phoca barbata*) und außerdem ein Walross. Wir hielten auf die Eiskante zu, um zu vertäuen; aber die »Fram« hatte »Totwasser« (*Dødvand*) und wollte fast nicht vom Fleck, obwohl die Maschine mit voller Kraft arbeitete. Es ging so langsam, dass ich im Boot vorausruderte, um Seehunde zu schießen. Mittlerweile glitt die »Fram« nur langsam bis zur Eiskante.

Weiter kamen wir im Augenblick nicht. Freilich trennten uns nur ein paar Meilen festes Eis von dem wahrscheinlich offenen Taimyr-Meer, aber dieses Eis zu durchbrechen war unmöglich, es war zu stark und Öffnungen fanden sich nirgends.

Hier, wo Nordenskiöld auf seiner berühmten Fahrt am 18. August 1878 durchgekommen war, ohne die geringsten Hin-